Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 532 de 2016

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS VÍCTOR ROSSI

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de mayo de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Omar Lafluf.
MIEMBROS:	Señores Representantes Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Ángel Domínguez, Adrián Peña y Martín Tierno.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Jorge Pozzi.
INVITADOS:	Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi.
	Por la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz, Presidente; Daniel Montiel, Vicepresidente; Susana Sena, Gerente de Área Comercialización y Finanzas e ingeniero Andrés Nieto, Gerente del Área de Infraestructura.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

A raíz del planteo que me hicieron por un conflicto que había con la empresa de transporte Forestec S.A., en el día de ayer hablé con el presidente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga (ITCP), y el conflicto se solucionó anoche. Por lo que nos han dicho, Forestec S.A. es una empresa colateral de UPM, pero que trabaja tanto para UPM como para Montes del Plata. El presidente de la ITPC me dijo que el conflicto con la empresa Forestec S.A. es gremial, ya que cerró y quedaron cesantes cuarenta y ocho trabajadores.

Hace días tenía intención de plantear a esta Comisión que invitáramos a la ITCP, porque el transporte de carga se está complicando mucho. ¿Por qué? Porque se han hecho muchas inversiones en la compra de camiones ya que las empresas, sobre todo forestales, exigen la renovación de la flota periódicamente, y esos camiones que se renuevan se venden a empresas que trabajan, por ejemplo, en la parte de granos; como las

cosechas han disminuido, se prevé que el transporte va a tener una crisis importante. Pero la ITPC nos enviará una carta pidiendo ser recibidos en esta comisión a fin de plantear la situación general del transporte de carga profesional.

Por otro lado, estamos averiguando qué día de junio se reúne el Congreso de Intendentes a los efectos de solicitarles ser recibidos en el plenario.

Por último, al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas me dijo que querría quisiera hacer un cronograma de reuniones con los temas que le hemos planteado; todos recordarán que le hemos planteado cinco temas.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quisiera que se ampliara la información con respecto a la solicitud de entrevista al Congreso de Intendentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como exintendente, creo que es bueno que una comisión del Parlamento, especialmente, esta que está tan vinculada a los intendentes, no solamente por la obra vial, sino también por otro tipo de obra pública, tenga contacto con el Congreso de Intendentes.

Normalmente, el Ministerio de Transporte hace convenios con instituciones sociales de los departamentos, en los que se compromete a aportar una parte. Como en general las organizaciones sociales no cuentan con el 30% al que están obligados, es la intendencia la que termina aportándolo. Querría que se plantearan estos temas en el Congreso de Intendentes, y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tenga la posibilidad de hablar antes con la intendencia involucrada.

Por otra parte, hay mucha obra pública que hace la ANEP o el Ministerio, no tanto en la capital departamental, sino en poblaciones menores. Es muy difícil llevar una empresa a un medio rural; si se contrata una empresa, la obra puede costar ocho o diez veces más que si se hace el acuerdo con la intendencia.

Por todos estos motivos, me parece que sería bueno conversar con el Congreso de Intendentes para que, por lo menos, se sientan acompañados.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Agradezco la ampliación de la información. Estamos totalmente de acuerdo.

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y las autoridades de la ANP)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el honor de recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a una delegación de la Administración Nacional de Puertos, integrada por su presidente, ingeniero Alberto Díaz; su vicepresidente, Daniel Montiel; la gerente del Área Comercialización y Finanzas, contadora Susana Sena, y el gerente del Área Infraestructuras, ingeniero Andrés Nieto.

Esta Comisión tiene interés en una serie de temas que hizo llegar al señor ministro. En primer lugar, nos gustaría contar con una visión general del sistema portuario nacional, su funcionamiento, las previsiones realizadas y el desarrollo de la actividad. Posteriormente, hay planteos específicos de los integrantes de la Comisión, en particular el realizado por escrito por el señor diputado Gandini, referido al muelle C.

Personalmente quisiera saber cómo está el dragado del puerto de Fray Bentos, y sé que el señor diputado Carballo tiene algún planteo para hacer.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un gusto estar hoy aquí.

Hay una serie bastante amplia de temas que la Comisión manifestó interés en abordar. Nuestra intención es ir ordenando tema a tema y coordinar fechas para ir avanzando en cada uno de ellos.

Me transmitieron el interés de la Comisión de abordar una serie de temas; hay que ver de qué manera podemos aprovechar el tiempo que siempre, por lo menos a mí, me resulta escaso. En este caso, acompaño al Directorio de la Administración Nacional de Puertos y sus asesores, pero también me interesa acompañar en otras circunstancias a los directores responsables de cada una de las áreas, ya que me parece importante jerarquizar el intercambio entre la comisión parlamentaria especializada y el ministerio.

Esta es una buena oportunidad para hacer un planteo general respecto de los objetivos principales que en materia portuaria hemos planteado para el país. Pero nos ponemos a disposición de los señores diputados para contestar las preguntas que deseen, además de profundizar en algunos asuntos que sabemos preocupan o son de interés público, que reiteradamente se manifiestan.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- Me sumo al beneplácito de poder estar acá y explicar lo que estamos haciendo.

Daremos un pantallazo general de la actividad del puerto y de lo que estamos haciendo. Hay algunas ideas fuerza u objetivos estratégicos que venimos manteniendo y que es bueno reafirmar porque casi todo lo que se hace se basa en esas premisas.

Estamos manejando un sistema nacional de puertos y no un único puerto, con lo cual debería poder demostrarse coherencia entre la actividad del puerto de Montevideo y la de los otros puertos del país. Manejar esto como un sistema implica meterse en las unidades de negocio como los motores para la actividad. Por ejemplo, una unidad de negocio es cruceros; otra, el cruce de pasajeros fluvial; otra, los graneles; otra, la pesca; otra, los contenedores. Entonces, tratamos de tener un plan para abordar cada una de estas unidades de negocio y dar una solución, independientemente del puerto del que estemos hablando.

Este sistema de puertos no solo cumple con el objetivo de la carga nacional, que es el que nos impulsa, sino que también tiene vocación de ser un sistema para la región. Por eso es que muchas de las cosas que pasan se vinculan con problemas con Argentina, con Paraguay o con Bolivia, o con soluciones para estos países y también para Brasil. Con esto quiero decir que realmente somos un puerto que está al servicio de la región.

Otro aspecto importante es que buscamos la especialización de algunas áreas y, por otro lado, mantener el puerto como un puerto multioperador y multipropósito. Estos son dos grandes conceptos a tener en cuenta.

La actividad en la ANP se ha mantenido creciente en los primeros cuatro meses del año, principalmente en contenedores. Cuando hacemos un desglose de lo que está pasando, vemos que el mayor crecimiento lo tuvo el movimiento de trasbordo, que alcanzó cifras récord. A pesar de que bajó la exportación y la importación -por lo menos en volumen; después podemos ver en dinero-, el puerto creció debido fundamentalmente al trasbordo. En este esquema, tanto para Montevideo como para Nueva Palmira, el socio principal resultó ser Paraguay, que nos está soportando el crecimiento.

Por otra parte, tuvo efectos importantes en el Uruguay la desaparición de la norma 1108 de Argentina, relativa a vías navegables, en la medida en que se logró recuperar, diría que en forma inmediata, gran parte de la carga de exportación de ese país que trasbordaba en Montevideo, principalmente de fruta; no me refiero a productos congelados, sino a los que necesitan otro tipo de cadena de frío y precisan llegar más rápido a los mercados. Es así que aparecieron de nuevo las líneas vinculadas al sur de Argentina y las líneas desde Rosario y desde Santa Fe, no todas de la misma compañía; volvieron Hamburg Süd y Maerks. De alguna manera recuperamos conectividad con esos lugares.

En cuanto al desarrollo del puerto, nos fijamos algunos objetivos de infraestructura importantes que deberían servir como motor de desarrollo propio y como apoyo a las distintas exportaciones. Ahora bien, es realmente imposible tener una infraestructura lo suficientemente apta como para captar toda la carga de la región. No pretendemos cargar todo por aquí, pero pensamos que debemos ser una opción válida para que la logística decida por dónde va. En números importantes, más de la mitad de lo que movemos por el puerto -hablo de Montevideo y de Nueva Palmira- no es carga local, sino que tiene que ver con el trasbordo o con el tránsito.

Entre otras noticias positivas, se recuperó fuertemente el flujo de pasajeros. Colonia sigue creciendo: está encima de los 2.000.000 de pasajeros fluviales y Montevideo está en el orden de los 350.000. En cuanto a la

actividad de cruceros, Montevideo se mantuvo como el año anterior; Uruguay perdió bastantes escalas en lo que tiene que ver con la ruta a Punta del Este, pero creemos que esto también se va a recuperar.

En cuanto a los proyectos principales que están en nuestro plan de obras -que son las que tenemos que efectivizar, buscando la forma de financiarlas-, tenemos la ampliación del muelle C en 180 metros y la dársena donde evolucionan los barcos que van al muelle C y a otros muelles del puerto, estará a 12 metros.

Por otra parte, la terminal pesquera en Capurro ya se licitó, se adjudicó, se firmó contrato y está en la fase de que se empiece el proyecto ejecutivo. Su objetivo principal es desplazar la pesca nacional e internacional a esa zona y liberar áreas en el espacio portuario, que cada vez son más requeridas y valoradas.

Otro proyecto tiene que ver con la compra de una draga. Para nosotros está siendo fundamental la profundización del puerto de Montevideo. Hace unos días decíamos en el Inalog que en el ranking de puertos de la Cepal, el puerto de Montevideo aparece en el lugar diecinueve o veinte -en los últimos datos estaba en el lugar diecinueve-, y si la medición se hace en lo que tiene que ver con la profundidad -es decir, qué tipo de barcos podemos recibir-, dentro de estos veinte primeros puertos estaríamos en el lugar cercano al doce, dado que hoy son una realidad las operaciones de barcos de 12 metros de calado. El proyecto de manejar barcos de doce metros de calado tiene que ver con la terminal de contenedores -TCP-, la terminal granelera de Montevideo -Obrinel-, y con el muelle C. Hasta ahora, las obras que se ejecutaron en el período anterior fueron fundadas a 14 metros, lo cual nos daba la posibilidad de profundizar las dársenas o, por lo menos, las zonas linderas a sus muelles. El resto de los muelles está fundado a 10 o 10,5 metros: si se hace otra cosa, se corre el riesgo de que se descalcen. En nuestra propuesta tenemos estos tres puestos de atraque para esta profundidad.

Entendemos que empezar a jugar en la liga de los barcos de 12 metros es una estrategia que nos va a posicionar mejor con las empresas navieras que mueven contenedores y con la actividad de barcos graneleros. En definitiva, el puerto de Montevideo va a estar entre los puertos más profundos. Esto también es importante si uno analiza que su competidor natural, Buenos Aires, hoy está a 9,7 metros, con lo cual estamos marcando una diferencia.

Continuando con los proyectos importantes, hace unos años la Administración nos encomendó el estudio del desarrollo del puerto de Montevideo, y pensamos que va a poder crecer hacia Puntas de Sayago, hacia zonas alejadas de la ciudad.

Por último, necesitamos agilizar el ingreso de los camiones al puerto. Es una necesidad para la Intendencia y para el Ministerio lograr que estos accesos tengan la mayor versatilidad y agilidad posible. En este sentido, tenemos proyectos asociados a los accesos que pasan por el agendamiento de camiones y otras medidas para evitar la demora en la prestación de servicios.

En cuanto al sistema de gestión, queremos lograr que el puerto sea considerado un puerto inteligente y que los servicios informáticos de las empresas estatales y del sector privado se unan en una única plataforma y en ese sentido también tenemos un desarrollo previsto.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Agradezco a la Comisión por haber hecho lugar a la solicitud -que si mal no recuerdo, realicé el 22 de febrero- para que compareciera el Ministerio, si fuera posible, conjuntamente con la Administración Nacional de Puertos. También agradezco a las autoridades públicas que hayan concurrido en el día de hoy.

La exposición del presidente de la Administración Nacional de Puertos introduce algunos temas que son bien interesantes para profundizar y compartir, como la decisión de expandir el puerto de Montevideo hacia Puntas de Sayago. Es bien provocativo para el debate la conveniencia de ampliación fuera de la zona del puerto: los intercambios de contenedores vacíos, llenos y demás en un área fuera del puerto. Más allá de la tentación, no quiero irme de tema, por lo que voy a concentrarme en el motivo de la convocatoria.

Ya en el debate de la rendición de cuentas del año 2014, en ocasión de la reunión que celebramos en la Comisión de Presupuestos el 15 de julio del año pasado, planteábamos al señor ministro algunas interrogantes que teníamos sobre el proceso licitatorio y la ejecución de la obra del muelle C. Sabido es que la Administración Nacional de Puertos es una de las empresas públicas que tiene una gestión que rinde

superávit a las arcas públicas y, por lo tanto, a veces no se notan algunos aspectos de la administración porque, al final, da ganancias. Pero es de interés -y mucho más en estos tiempos, por lo menos para el Parlamento- mirar algunas de esas obras, sobre todo, las que se hacen con fondos públicos o con empréstitos, cuyos montos son de relevancia. Le planteábamos al señor ministro que el camino hacia la obra del muelle C no empezó en la administración pasada, sino en la anterior, cuando el actual ministro de Transporte y Obras Públicas también ocupaba la titularidad de esa Cartera. En aquel momento se hizo una previsión presupuestal de unos US$ 53.000.000: un 25% de ese monto lo aportaba la Administración Nacional de Puertos, y US$ 40.000.000 -que equivalían al 75%-, el BID. Sin embargo, cuando nos reunimos en julio del año pasado, todavía no sabíamos cuál era el costo de la obra; lo preguntamos muchas veces, pero nunca tuvimos el dato. El único dato oficial que teníamos era el que había aportado la auditoría del Tribunal de Cuentas -que se realiza cada vez que el BID, o una institución de esa naturaleza, financia una obra-, según el cual a diciembre de 2014, con la obra sin terminar, se llevaban gastados US$ 101.000.000. El dato más reciente que tenemos es el informe del BID -que tengo en mi poder-: Evaluación del Programa de País.- Uruguay.- 2010- 2015. Concretamente, en el punto 3.9, que figura en la página 17, referido a la inversión del puerto, dice:

"Se aumentó la capacidad del puerto de Montevideo, no obstante, el proyecto tuvo significativos sobrecostos que sugieren la necesidad de mayor análisis en el diseño este tipo de obras. Debido a que la mejor oferta de la licitación se ubicó en más del doble del presupuesto previsto en el contrato del préstamo […], el proyecto requirió financiamiento suplementario de US$ 31 millones, de los cuales US$ 20 millones fueron proporcionados por el Banco […]. La construcción del muelle y dragado terminó en 2014; sin embargo, su costo final fue mayor al estimado (US$ 130 millones versus US$ 40 millones), siendo los costos adicionales al financiamiento suplementario asumidos por la Administración Nacional de Puertos. Los sobrecostos estuvieron relacionados principalmente a problemas técnicos en las estimaciones, en particular, por aspectos no considerados o evaluados totalmente dada la obra de referencia considerada, y complejidad del proyecto", y se sigue con otras consideraciones.

Entonces, la primera pregunta es cuánto costó el muelle C y cuáles fueron sus sobrecostos.

La segunda pregunta tiene que ver con el aspecto más práctico: cuándo se recibió la obra. Creo que la empresa Saceem fue la responsable de ejecutar un contrato que preveía, como aquí se dijo, la fundación del muelle a 14 metros para una segunda etapa de dragado, pero con una primera que debía llevarlo a los 10,5 metros -profundidad que ya tienen otros muelles habilitados del puerto- para poder realizar allí las operaciones que habían sido diseñadas para que ese nuevo muelle -que está integrado por el hormigón, la plataforma y el acceso- cumpliera con su objetivo: la profundidad del canal y las zonas de arrime.

Tengo en mi poder la batimetría oficial actual del puerto que dice que, en realidad, la profundidad del borde del muelle -que es variable- va entre 8 y 9,3 metros. Es decir que la obra que fue realizada por la empresa privada, si estos datos no están mal -por eso pido que se nos confirme- no fue terminada. Y el puerto habría recibido la obra sin que cumpliera con su requisito. Es un requisito esencial: no se cumplió. Y al no cumplirse con la profundidad, el muelle no cumple su propósito. Hoy no están operando. Estos datos los he recogido de operadores de las áreas públicas. No están operando barcos de 300 metros, como estaba previsto. Se está operando con barcos de calado mucho más pequeño, lo que por supuesto afecta la operativa. Creo que en algún momento tuvo una alta demanda con la zafra de calamar, lo que no pasa en esta temporada, pero lo hizo porque esos barcos no requieren esa profundidad de calado. Entonces los barcos para los que fue diseñado el muelle C -en construcción ya hace varios años- no están pudiendo operar allí. Esto además impacta en el repago de esa obra porque la obra se paga de acuerdo con un cálculo actuarial de cincuenta años a partir de un costo de metro lineal hora, que fue realizado por la administración en el estudio original. Y si no se alquila a ese metro lineal porque los barcos para los que fue diseñado no operan, el repago no se realiza. Quisiera confirmar estas informaciones, que son relevantes frente al horizonte de la ampliación del muelle C. Ahora se le llama ampliación, pero en el origen, en el contrato original y documentos originales se le llamaba muelle D, que es lindero y que en el plano original se comunica por un viaducto, pero que es otro muelle. Hoy el organismo va por la vía de hacer una ampliación de construcción -así lo presenta- para no hacer licitación y adjudicársela a la misma empresa Saceem. Me gustaría saber si esta empresa terminó la obra por la que se le pagó. Y también, si esa empresa tiene margen real -por eso quiero conocer los números- para usar el requisito del Tocaf del 100%. A mí me da la impresión de que una parte importante de ese porcentaje se agotó con los sobrecostos de la primera parte. Pero quizás haya diferencias económicas que fueron absorbidas por otro lado. Por eso nos gustaría saber si la empresa terminó la obra o la entregó sin terminar. La otra cara de la misma moneda: si el puerto recibió la obra terminada, o pagó una obra y la

recibió sin terminar. Lo cierto y lo concreto es que la batimetría y los testimonios que recojo de operadores públicos me dicen que allí no operan barcos del calado previsto.

Quizás haya partes que no conozco porque no he podido acceder al contrato. He tenido acceso a otros elementos. Me gustaría acceder al contrato porque creo que debe ser un elemento público. El BID lo tiene y es un organismo exterior al país. Yo creo que el Parlamento lo debería tener. Reitero que yo no lo he podido conseguir.

Más adelante me gustaría hacer mención a un tema vinculado a este. Particularmente, cómo se hace el cálculo -el señor Ministro nos dijo que nos iba a traer esos números- para llegar a una tarifa del metro lineal hora, que en aquel momento, a US$ 0,57 contra US$ 1,50, que era lo que se debía cobrar para amortizar el costo del muelle a US$ 100.000.000 -que era el dato que teníamos, en cincuenta años- estaba siendo, al menos subsidiado en dos terceras partes. Como en su momento el señor Ministro no tenía ese dato quedó en proporcionarlo, pero no lo tenemos. Pero ese es un tema posterior a conocer los datos sobre estas primeras interrogantes.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- Con respecto al BID y el costo de la obra final, el contrato es en pesos. La licitación tiene muchos años y el contrato se firmó por el 2012 con un dólar cerca de los $ 20. Cuando uno va a evaluar cuánto costó la obra, podemos hablar en pesos y en dólares. Nosotros dolarizamos porque es más fácil para achicar los números. Habría que haberlo hecho pago a pago para saber cuál fue el costo real.

El proyecto del muelle C arrancó con una consultora contratada por el BID, que nos hizo el anteproyecto y fijó el valor de la obra. No fue una estimación de técnicos nuestros. Con esto no quiero decir que no le erremos, pero en este caso la estimación de obra nos vino dada. En ese mecanismo de financiación siempre había una parte que tenía que hacer contraprestación de la ANP. Y se valoró en términos muy parecidos a los que señaló el señor diputado Gandini. Creo que podemos compartir esos números.

La oferta original fue de US$ 86.000.000, más o menos al dólar de la época y en ese momento se utilizó un mecanismo previsto de mejora de precio y el valor de la obra se negoció quitándole incertidumbres al contratista. Este no es solo Saceem, es un consorcio en el que también intervienen las empresas Soletanche y Dredging. Normalmente uno mira y ve a la que está haciendo el hormigón, pero en realidad hubo trabajo del consorcio. En esa negociación se acordó un nuevo precio, que rondaba los US$ 60.000.000. Pido disculpas por la poca precisión pero, serán US$ 57.000.000 o un poco más de US$ 60.000.000. Entonces la ANP solicitó un préstamo ampliatorio de US$ 20.000.000 más.

Estas obras a su vez, como casi todas, tienen un ajuste paramétrico. O sea, tenemos contrato base y una regla de cómo se ajusta. Cuando consideramos cualquier ampliación, siempre la vamos a llevar al valor base del contrato. En ese sentido, los primeros 36 metros que se ampliaron -que también fueron considerados por el BID-, estos 180 metros y todas las obras rondan un total del 86% del monto original previsto. Con otras palabras: no llegamos al 100% de ampliación de obra. O sea, una regla que marca el Tocaf para las ampliaciones.

En cuanto al análisis que hace el BID o el Tribunal y nuestros técnicos sobre la lectura final de cuánto costó, hay aspectos que nosotros no compartimos. Recién dije que se había trabajado un acta de negociación, por la que se bajó el precio y la ANP asumió ciertas incertidumbres. Una de las más claras era cuál era la profundidad a la que estaba la roca. Era necesario conocer esa profundidad para poder fundar adecuadamente este muelle de pilotes. Como esas cosas se hacen por estudios, en forma puntual, no hay una verdadera continuidad en los datos y podía haber incertidumbre al respecto.

También en cuanto al fondo y al material de relleno. Hay que ver qué parte del material hubo que sacar para traer material nuevo de arena del banco Arquímedes. Entonces, lo que algunos ven como un sobrecosto, en realidad era parte del contrato original. Este decía tantos millones de dólares y lo que saliera por metro lineal de pilote colocado o suministro de tantos metros de arena. O sea que no estaba cuantificado, pero estaba escrito. Por eso es difícil para nosotros confirmar que con US$ 40.000.000 se hacía la obra y hoy tenemos un costo mucho mayor.

Dentro del componente propio que hacía la ANP, la administración puso como contrapartida gran parte del dragado. Dentro de los millones que se mencionan como aporte figura una gran parte del dragado. Y esta parte no es solo para beneficiar al muelle C, sino para beneficiar al puerto. Entonces, está bien que lo visualizamos como incluido en el muelle C, pero era un trabajo necesario para la otra actividad. Creo que eso fue algo bueno para nosotros, es decir, proponer que se aceptara como parte del componente nacional algo que beneficiaba al muelle C pero también a otros muelles. Dicho de otra manera: lo hubiéramos hecho igual sin el muelle. Teniendo en cuenta las salvedades del precio del dólar, hoy hay un valor de US$ 102.000.000, que incluye imprevistos. Los imprevistos fueron varios. El comportamiento del terreno lindero requirió una fundación con otro tipo de pilotes y pilotes a otra distancia. El material, que supuestamente íbamos a disponer dentro del propio puerto, no terminó siendo el adecuado y hubo que traer más arena de otro lado. Hay imprevistos de la obra que una vez que uno está en la obra, los tiene que asumir.

Como ya dije, para nosotros el puerto es un sistema y en el esquema de muelles, la lógica es la misma. Lo que incorporamos al puerto fue un 11% más de muelles. Le llamamos muelle C para que tuviera un nombre; en el sistema de computación creo que dice muelle 12, porque había que ponerle un número. O sea que para nosotros el nombre no es demasiado relevante. Pero el concepto es agregar unos metros más de muelle para que todo el sistema de muelles públicos se comporte de una manera mejor.

El muelle empezó a operar, de acuerdo con el acta de recepción provisoria, en febrero de 2015. Y a un año de operación contabilizada, los ingresos directos e indirectos del muelle están en el orden de US$ 2.500.000. Nosotros no vemos ni para esto ni para el uso de las explanadas que un muelle tenga que considerarse una unidad de negocio. Como dije antes, la unidad de negocio son los productos. En este caso no tenemos dudas de que el muelle se solventa a sí mismo y en teoría y en la práctica ha sido fundamental para mantener el desarrollo que comenté al principio. Por ejemplo, nosotros teníamos una limitante de cuántos cruceros puede tener el puerto de Montevideo hoy -cuando es época de cruceros- y la limitante estaba en dos. También atendemos cruceros en este muelle pero, independientemente de eso, no es lo que prefiere la compañía de cruceros. Lo que hacemos es desplazar otra actividad para aquí y ganar. En este año tuvimos varios días de tres cruceros porque teníamos el muelle.

No hay acta de recepción definitiva. Todavía tenemos quejas planteadas al contratista sobre el estado de algunas cosas, menores en cuanto a lo que es infraestructura superior visible. También algún reclamo sobre el tema del dragado que no está resuelto.

Cuando hablamos de batimetrías, para nosotros es importante no solo la fuente, que debe ser la nuestra, sino la fecha. No puedo decir si la información que tiene el señor diputado Gandini es la correcta o no lo es. Sí decimos que estamos trabajando en eso. Nuestro sistema de información geográfica, que está en la página web, pretende mantener las últimas batimetrías puestas al día.

¿Qué es lo que habíamos contratado? La construcción del muelle fundada a 14 metros, un dragado a 10,5 metros y una posibilidad de ir a 12 que estaba cotizada, pero supuesto para ambas partes. O sea que nosotros teníamos que pedirlo y la empresa podía aceptar o no, o nosotros podíamos no pedirlo y la empresa no exigirlo. No se pudo y voy a explicar luego las dificultades que tuvimos a la hora de dragar.

Cuando se hizo la licitación el tema medioambiental no estaba candente como hoy ni tenía la vigencia actual para presentar un proyecto en Dinama. Estamos hablando de hace varios años; recién se mencionaba que el señor ministro Rossi era el ministro de la época. Cuando se hace la licitación nosotros no pusimos ninguna condición para el dragado. Simplemente las condiciones tenían que ver con el tipo de suelos, si se veía la característica y estaba dispuesto en qué lugares se vertía. Hay una zona donde podía hacerlo. Eso sí estuvo presente. Lo que no estaba presente es que la Dinama nos pusiera una veda en el verano. Desde la primera firma del contrato nos vimos impedidos de trabajar en el dragado de profundización más o menos desde fines de octubre hasta marzo. O sea que en el período estival no se podía dragar. Cuando llega el final de obra, había un remanente, en algunos puntos falta de dragado. Es cierto que cuando uno tiene una limitante en el dragado, aunque haya una gran olla dragada, puede en algún punto haber un problema, lo que es correcto. Gran parte del dragado se hizo, pero a 35 metros del muelle nos había quedado una zona identificada por nosotros y por la empresa, presentándosenos el siguiente problema: si le pedíamos a la empresa que siguiera trabajando, teníamos costos adicionales muy grandes por la permanencia de esos barcos -draga y algún barco menor- de aproximadamente US$ 600.000 semanales por estar a la orden. Entonces se tomó la decisión de no pagar el trabajo, que era por metro cúbico directamente extraídos; es decir, no incurrimos en dar por bueno

algo que no era y pensamos que ese trabajo, transcurrido el momento de zafra, lo podíamos realizar con equipos propios. Así trabajamos.

En resumen: se pagó lo que se hizo, fuimos conscientes de que quedaba un remanente que pretendimos hacerlo cuando podíamos, es decir transcurrida la veda dispuesta.

Tuvimos dificultades, no pudimos trabajar en toda la zona como queríamos. Buscamos contratar a la empresa china, que estaba trabajando con nosotros en otra parte, hizo algún intento y también se complicó. Finalmente, fuimos a un método más artesanal con nuestra grúa flotante, con grapos modificados para esa tarea. Hoy podemos decir que la situación del muelle mejoró muchísimo.

En lo que tiene que ver con la ampliación de 180 metros más, sí se estableció como condición -ya no es optativo- ir a los 12 metros en la dársena. Ese trabajo no fue hecho y se va a realizar.

El muelle trabajó con barcos de más de 10 metros de calado. Quien decide qué barco va es el armador o la agencia por el armador y tenemos una muy buena ocupación del muelle y con las características de muelle multipropósito. Operamos con containeros, barcazas, pesca, carga de graneles, arroz, carga proyecto, muchos de los parques eólicos se han descargado allí.

Para nosotros la actividad del muelle fue buena. No tiene el diferencial que quisiéramos, es decir, los 12 metros y por eso estamos tratando de avanzar.

La obra de Saceem no es un consorcio y no hay un final de obra, hay cosas pendientes. Podemos alcanzarles una copia del contrato de obra; no me consta que nos hayan pedido y nos hayamos negado a brindarla. No sé si el BID estaba en condiciones de darlo porque era un contrato con nosotros.

El muelle es operativo; tiene un monto tarifario para el atraque que se cobra por hora de estadía en el lugar, pero paga lo mismo un barco de 100 metros que dos barcos de 50. Comparto que no están entrando los barcos más grandes que requieren mayor calado, pero sí muy grandes porque requerían un calado menor. Es decir, la carga proyecto no viene en barcos de mucho calado. Pero en lo que respecta a ingresos directos del muelle, tanto da sumar dos chicos que uno grande. En lo que refiere a las prestaciones y al prestigio del puerto, sin duda tendríamos que ir a los 12 metros.

Cuando fijamos la tarifa del muelle, establecimos como la más cara la que permitía las mismas operaciones y establecimos que aumentaría cuando tuviera las siguientes dos condiciones: tuviera grúa pórtico o una profundidad mayor. En ese caso nos obligamos a replantear la situación porque sería el mejor muelle del puerto, por lo menos de los públicos, porque la terminal TCP está en buenas condiciones.

En resumen: un muelle más, más metros de muelle -11% más- lo que permitió manejar la actividad del puerto de mejor manera. Además, siempre hay alguna actividad zafral que en algunos casos se ve beneficiada, como la pesca en el período pasado -en este, la pesca de calamares no ha sido buena- y quizás otra actividad aparece como la principal. Nos estamos focalizando en el trasbordo.

Las obras de infraestructura se van a amortizar en cincuenta años, como esta y las obras de infraestructuras nuevas, ya sean en muelles o explanadas, se suman a las existentes y son parte de toda la oferta y no una forma particular de ver un muelle o una explanada como un negocio en sí mismo.

Quisiera contestar el costo del muelle; creo que es cercano a los US$ 100.000.000, pero tendría que hacerse rigurosamente, de acuerdo al momento que se efectuó el pago.

Respecto a contra qué la compararíamos, podríamos hacerlo contra los US$ 40.000.000 originales del préstamo o contra los US$ 86.000.000 de la oferta básica. Tendríamos porcentajes diferentes de cuánto más nos costó realmente la obra que lo que decía alguien que iba a costar. Obviamente, pagamos más.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Agradezco mucho la información.

Quisiera confirmar algunos números. El acta del directorio, por la que se adjudica la obra establece que el precio oferta alternativa resultante de la negociación fue $ 1.403.853.351, incluye el 4% de imprevistos. Ese fue el monto original que al valor del dólar de aquel tiempo, ronda más de US$ 60.000.000.

Quiere decir que los US$ 86.000.000 de la oferta más conveniente se negociaron asumiendo la Administración Nacional de Puertos parte de los costos, haciendo por ejemplo, dragados o alguna otra parte de lo que había ofrecido el privado. Al final son costos, no se pagan a una empresa, pero lo hace el Estado.

Voy a tratar de averiguar de dónde saca el BID los US$ 130.000.000. Es un dato que me resulta relevante; tampoco creo que salió US$ 102.000.000 porque la auditoría del Tribunal de Cuentas -si la busco, la tengo entre mis papeles; sería bueno consultarla- que me parece debe ser seria, se hizo bastante antes de que se terminara la obra y el presupuesto ya alcanzaba los US$ 101.000.000. Lo que es relevante es que la obra esté funcionando y todavía no se sepa cuánto salió, pero sin duda, tuvo importantes sobrecostos.

También rescato que se dijo que se utilizó el 86% del 100% autorizado para ampliaciones de obras por parte del Tocaf. Ese sí es un elemento que refiere a números y que acaba de brindar el presidente de la Administración Nacional de Puertos; es un número importante. Pero viene la otra etapa, el muelle D que ahora se plantea como ampliación del muelle C. Todavía me quedó la interrogante. ¿Cómo se va a hacer? ¿Va a haber una licitación? ¿Con qué recursos se va a hacer? ¿Cuánto va a costar? ¿Cuál es el monto del muelle D? Por lo que se dijo, más allá de la fundación del muelle, se va a exigir un calado de 12 metros de profundidad. ¿Cuánto va a costar? ¿A través de qué procedimiento se va a hacer? En los ambientes portuarios se dice que se utilizaría el camino de la ampliación al mismo consorcio. ¡Pero ya utilizaron la ampliación en un 86%! Si no, los números no me cierran por ningún lado. Tendremos que mirarlos bien porque es una obra muy importante para que no se licite y mucho más importante es si se la adjudica a un consorcio que todavía no ha terminado la obra, aunque por lo que se dice aquí, se le ha recibido sin firmar el acta de recibimiento.

A mi juicio no es un tema menor; aquí hay manejos de fondos públicos respecto a los que tenemos que ser muy cuidadosos.

Otra cuestión que me queda por saber es exactamente la profundidad con la que se está operando hoy en el muelle C. Consulto la página de la ANP que se supone tiene la batimetría al día -a lo mejor es antigua-, que nos dice que la profundidad está lejos de ser el 10,5%. Es decir, tienen problemas y están pintados con colores; hay mucho pintado de color verde por debajo de 9 metros. Hay algo de 9 metros y mucho, debajo de 9, y algo, incluso debajo de 8. Esos puntos en ese fondo de lomas, hace que un barco no pueda navegar. Me gustaría saber si hay una batimetría precisa y al día, porque tengo esta y otra versión de qué tipo de barcos pueden ingresar allí.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- Hay que aclarar algunos conceptos

Con la negociación no asumimos riesgos; no es que hicimos obras que ellos tenían que hacer. Al no saber a qué profundidad se iba a encontrar la roca y para no perder dinero, la empresa propuso todos sus pilares a 30 metros, cuando iba a haber cierto perfil. Dijimos que los pilares son a 30 metros, pero que si había que ponerlos a 35 metros, los costos los asumíamos nosotros. Asumimos riesgos, no un cambio de obra y sí terminó costando más. Pero no hicimos lo que ellos deberían haber hecho.

En cuanto al porcentaje de obra de ampliación, formalmente la ampliación de 180 metros del muelle C representa el 81,49%.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- ¿El muelle C?

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Para que quede claro, refiere a la ampliación del muelle C, antes muelle D.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Voy a leer el acta del directorio: “El Muelle C se define como una plataforma de hormigón de 300 m de longitud operativa y 33,60 m de ancho, emplazado sobre una traza perpendicular […]”. Más adelante expresa: “[…] El muelle D es un muelle futuro que se prevé a continuación del muelle C, sobre la misma traza y de una longitud igual a 225 m.- El futuro Muelle D, prevé un viaducto que vincula el extremo sur […]”. Si ustedes le cambiaron la nomenclatura para justificar una construcción sin licitación, está bárbaro, pero acá y en el plan director del Puerto, en los planos del Puerto dice muelle C y muelle D y se vinculan por un viaducto. Y así fue siempre. Si ahora

se cambia la nomenclatura para justificar ante el Tribunal de Cuentas que no hacen licitación, igual compro, pero no estoy equivocado. Esto es lo que dice la Administración Nacional de Puertos en sus propios documentos.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Todos los legisladores tenemos dudas y preocupaciones respecto a diferentes temas. Pero en la primera ronda no quisimos hacer consultas. Tenemos preguntas vinculadas al plan de obras y no únicamente sobre el muelle C y su ampliación. Seguramente, muchos de estos números e información que se solicite, estarán llegando con la presentación de la rendición de cuentas.

Si bien tenemos muchas consultas vinculadas al plan de obras, nos parece importante poder avanzar en el tratamiento de temas que veníamos esperando del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la ANP.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- Quiero aclarar que el monto de la ampliación de 180 metros del muelle C fue del 81,5% con respecto al básico, que es como se miden las ampliaciones. La primera ampliación fue de 36 metros del mismo muelle C ampliado, que se hizo antes y eso representó el 5% o 6%. Por eso hablábamos del 86%, más o menos, lo que implica la ampliación sobre el contrato original, sumando los construidos y utilizándose el resto.

En cuanto al procedimiento, el régimen de ampliación fue solicitado al Tribunal de Cuentas, que fue aprobado y vino con dictamen y estamos para hacer la obra.

¿Por qué se pudo ampliar? Entre otras cosas, porque la obra no estaba terminada y porque se pudo demostrar que no se trataba de un asunto de letra, sino de continuidad de puestos de atraque.

Por otra parte, aclaro que en nuestra página web debería figurar la última batimetría; vamos a chequearlo y, en todo caso, haremos llegar la información.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que es importante procurar avanzar y precisar algunas de las interrogantes concretas, a fin de poder abordar otros temas. Nosotros estamos dispuestos a eso y a esta altura vale la pena ir despejando dudas. Hay mucha información y se puede profundizar en varios aspectos.

Debemos valorar la importancia que tiene la construcción de nuevos muelles en el puerto de Montevideo y prepararlos para que estén en condiciones de operar, no solo para dar respuesta a las necesidades del presente, sino para el futuro. Muchas veces me preguntan por el puerto de aguas profundas, y siempre respondo que es un objetivo estratégico, que es muy importante seguir trabajando en esa idea, que es un sueño de muchos años y que algún día será una realidad, pero hoy debemos tener claro cómo damos la pelea para hacer más eficiente el sistema portuario nacional y, particularmente nuestro puerto de aguas profundas, que es el de Montevideo. Vale la pena tener en cuenta, porque viene al caso, que en el diario El País, un veterano conocedor de la actividad portuaria, Emilio Cazalá, hace pocas horas hizo una nota muy pintoresca que dice que por primera vez en la historia del puerto de Montevideo se pudo concretar una operación top off, que es la complementación de un barco para lograr el nivel de carga que justifique el flete sin tener que hacer escalas de complementación en puertos de Brasil, como ocurría tradicionalmente a lo largo de la historia. Esa primera vez fue posible porque el puerto de Montevideo ha seguido evolucionando, muchas veces en silencio y serenamente, con resultados positivos permanentes que han permitido que aun en momentos tan difíciles como los que hoy se viven en la región, pueda seguir creciendo en los volúmenes de carga que se mueven, por la recuperación de los tránsitos de la 1108 y por la captación de nuevos clientes, cargas y demandas. Para eso era necesario realizar obras y por eso hace siete u ocho años, cuando estuve en el Ministerio en el período anterior, empujábamos el desarrollo de la infraestructura, y nos fuimos renegando por el retraso que, entre otros, tenía la concreción del muelle C. Nosotros nos fuimos cuando se estaba negociando la firma del contrato; la obra se hizo luego. Afortunadamente, se pudo inaugurar en febrero de 2015, antes de que nosotros volviéramos. Es de enorme importancia la concreción de esa obra con una cimentación de 14 metros, porque en los casi ciento diez años del puerto de Montevideo es la única obra que el Estado realizó modernizando y profundizando los muelles que heredamos de hace cien años.

El puerto de Montevideo tiene muelles de cien años, con la excepción de los muelles de la inversión de TCP y del muelle C, que discutimos con mucho gusto y cariño, porque significa un salto en calidad. Esto estaba

expresado hace quince o dieciséis años en el plan maestro. Ese plan maestro era importante en líneas generales y ha sido de enorme utilidad para el desarrollo portuario; no obstante, no era nada más que un plan maestro: el diseño de las grandes trazas, pero no un decreto firmado en piedra que establece que hay que hacerlo así sin ninguna modificación. Simplemente, nos daba los márgenes para su aplicación, la del rumbo que definía, a efectos de que se pudieran ir concretando los objetivos.

El muelle C -más allá de la denominación; yo permanentemente lo llamo muelle D- constituye el espacio de atraque que exige la evolución de la marina en el mundo, el transporte de carga y los cargueros, porque se necesitan determinadas dimensiones que no se podían resolver con las medidas tradicionales de los muelles. Esto nos obliga a actuar, a veces porque no fuimos lo suficientemente previsores y otras, porque tenemos que estar despiertos para ir ampliando.

Cabe aclarar que había algunas restricciones en cuanto a la realización del muelle C y el D. Por ejemplo, uno de los diques es el de Tsakos, cuyo contrato obliga a renovarlo y profundizarlo en el año 2018. Hemos pensado si vale la pena mantener esa concesión o si es mejor sacrificarla en función de tener más largo de muelle. Esto se analizó y se estuvo discutiendo, y nos parece que los 180 metros sumados a la longitud anterior, nos da un tamaño que nos garantiza la operación de barcos importantes en Montevideo.

Es cierto que todavía no tenemos la profundidad deseada, pero es una carrera que tiene que irse acompañando, porque dragar cuesta mucho dinero y se va dragando en la medida en que se necesita y se hace redituable. De lo contrario, se draga y como siempre hay algún aterramiento, hay que volver a dragar; no se trata de tener en la vitrina los galardones por dragar 12 metros o 14 metros. Por algo se están cimentando los muelles a 14 metros o 14,50 metros.

Decimos que el puerto de Montevideo es nuestro puerto de aguas profundas porque tiene la potencialidad de los 14 metros. En ese sentido, estamos negociando con Argentina a través de la CARP, la profundización del canal a 13 metros y ya estamos sacando la operación top off con dragados de 12 metros efectivos en los muelles de Obrinel lo que, sumado a la marea -que afortunadamente siempre nos da un changüí-, nos permite mover barcos con mayor calado y capacidad de carga.

Nuestra idea es que el muelle C tiene que ir a los 12 metros en toda su extensión en esta primera etapa que nos hemos fijado para fin de año. Además, hay que profundizar la dársena, porque de nada valdrían los muelles si los barcos no se pueden mover. Lamentablemente, esto no lo podemos hacer en los demás muelles porque no lo permite la cimentación, pero en la perspectiva es posible que en algún momento, según la evolución del mercado, debamos plantearnos la necesidad de recimentar alguno de los muelles viejos del puerto de Montevideo como opción para el crecimiento de su capacidad operativa.

Por lo tanto, en materia de profundidad, tenemos en nuestro poder el informe de actividad del muelle C después de que se inauguró, en febrero de 2015, en el que aparece la lista de los barcos que operaron. Figura el promedio de calado y hay de todo. Hay barcos que operaron con 10,5 metros de calado en este período a pesar de la restricción. Esto se ve favorecido por el alto de la marea que nos da esa ventaja que, en algunos casos, supera largamente el metro. También operaron 14 graneleros a 10,5 metros de profundidad y uno operó a 10,7 metros. Asimismo, hubo barcos que operaron a 5 metros, como los pesqueros y los remolcadores, así como los cruceros, que operan a 5,8 metros.

Se trata de una actividad que está en movimiento. Cuando en febrero de 2015 se inauguró la obra, hubo un cierre de cuentas a diciembre de 2014, que está firmado por el contador Adolfo Delgado Ferreiro y la contadora Susana Pierri. La cifra total es de US$ 127.324.726. Este monto está integrado por partidas que efectivamente fueron a esa construcción y otras que están vinculadas a su desarrollo, pero no fueron directamente a la construcción, por ejemplo se invirtió en consultorías para el muelle C, el muelle pesquero, el desarrollo de Puntas de Sayago y otros temas. Si separamos específicamente las partidas a diciembre de 2014, se desprende que para muelle y explanada se destinaron US$ 90.955.711,99; para remoción parcial de espigones, US$ 748.837,99; para imprevistos de las obras civiles de construcción, US$ 1.007.435; para obras de dragado específicas, US$ 10.097.785,51. También hay otras obras generales que no son específicas del muelle que tienen que ver con la actividad del puerto y la contratación de consultorías, que hacen un total de algo más de US$ 127.000.000.

La estimación que se hizo en su momento no se reconfirmó en la realidad. Sabemos que estas obras son tradicionalmente caras y, en este caso, hubo una estimación que fue hecha por los asesores del BID, que

financió la obra, pero la realidad demostró que las necesidades eran otras. Nosotros estamos alertas en cuanto a este asunto y a la etapa que nos proponemos desarrollar. Entendemos que, a partir de la experiencia que tienen las empresas constructora y dragadora, se puede garantizar un mejor resultado, que es lo que nos proponemos, no porque no esté justificado lo que se actuó en el proceso anterior, sino porque tratamos de estar lo más ajustados posible entre la previsión y el resultado final.

Para eso se ha consultado, se ha discutido con la empresa y se ha presentado el trámite a consideración del Tribunal de Cuentas. Tengo entendido que esta etapa está superada, pero no estoy seguro si ya se firmó el contrato.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- El paso que sigue es el acta de reinicio de obras. Para poder firmarla tienen que estar depositadas las garantías de la empresa, etcétera. Es decir que es un asunto administrativo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me parece que es una de esas obras importantes porque el puerto de Montevideo y su futuro trascienden a quienes están en el gobierno. Tengo absoluta convicción de que nosotros tenemos que empujar hacia adelante. ¿Por qué? Porque durante muchos años el puerto de Montevideo en materia de infraestructura tenía una reserva ociosa. Pasaron decenas de años en los que se pescaba y la gente paseaba, pero no había barcos ni carga. Por suerte, esto ha cambiado para el país y para la región, y no tenemos la chance de esperar a que nos venga más carga porque tenemos resto. Si queremos más carga tenemos que preparar nuestra infraestructura, y no solo tendremos que seguir profundizando o dragando -por cierto, cuesta carísimo y hay que cuidar muy bien cómo se hace-, sino que debemos adelantarnos a la demanda. En ese sentido, el cerramiento del muelle C y de la otra parte, que comúnmente denominamos muelle D, va acompañado de culminar una explanada que se va a ampliar sustancialmente, porque estamos preparándonos para la eventualidad de que haya demanda de mayores volúmenes de carga que se debe mover en muelles de mayor profundidad y tiene que haber espacio para ser depositada.

Por eso es necesario el puerto de Capurro, que también empujamos hace diez años y estamos permanentemente insistiendo en que se deben comenzar las obras, porque tenemos que sacar los barcos pesqueros que operan en otras condiciones y necesitan otros servicios. No tenemos que renunciar a servirlos, pero no podemos tenerlos entreverados con los buques de carga, porque puede ser muy pintoresco para los cruceros, pero es ineficiente para mover rápidamente la carga, ya que los puertos deben procurar ser limpios, lo que implica ser ágiles y tener alta productividad. Acá se ha hecho mención al desarrollo de Puntas de Sayago. Creemos que hay una lucha permanente del puerto que tiene que respetar a la ciudad, pero también defenderse de ese anillo que lo va encerrando. Hace tiempo que se está evolucionando positivamente, desde que se decidió disponer de 104 hectáreas en Puntas de Sayago para la ampliación portuaria, pero tendremos que defendernos con el mejoramiento de los accesos, con ese muelle y buscando nuevas inversiones; existe la posibilidad de que, incluso hasta las concesiones actualmente vigentes puedan hacernos propuestas de mejorar la infraestructura y ampliarla. Eso es lo que va a asegurar el futuro del puerto.

Además, tenemos que llevar la grúa para Fray Bentos.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Le solicito al señor ministro que nos deje los dos documentos que manejó -el que refiere al promedio de los barcos que operaron, con sus calados respectivos, y el que tiene que ver con los costos, con cierre al año 2015, que por lo que advertí, ya están superando los US$ 112.000.000 directamente vinculados al tema-, la batimetría reciente y el contrato original.

Además, como no capté bien la cifra mencionada, le pediría que me acerque el monto que se maneja para la ampliación del muelle C, es decir, lo que se dio en llamar el muelle D. Entendí que el costo de la obra incluye el dragado completo a los 12 metros y sin riesgo para la Administración, es decir, que es otra modalidad de contrato. ¿A cuánto ascenderían los recursos necesarios para ello?

Entendí que la mejora del dragado del muelle C -que se dice que está permitiendo el ingreso de otros barcos- está a cargo del puerto y no de la empresa, o sea que la empresa entregó una obra cuyo dragado estaba a su cargo -esto es lo que dice el acta- pero no lo hizo en forma completa, por lo que ahora lo está haciendo el Puerto; supongo que esos costos se trasladarán a la empresa. Como aquí se aclaró que no se habían asumido partes, sino riesgos, a lo mejor ese dragado es un riesgo, pero no lo sé porque no conozco el contrato.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuántos metros tiene el muelle C y en cuántos metros se ampliaría? ¿A cuánto asciende el costo de la ampliación? ¿Cuándo se hará la recepción definitiva de la obra del muelle C? También me gustaría saber si del muelle D no se ha hecho nada o si hay algo realizado.

Por último, cuando el ingeniero Díaz se refiere al 89,41% de ampliación, ¿en base a qué monto se calcula ese porcentaje?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a solicitar al ingeniero Nieto que haga algunas precisiones sobre lo que entregué para que se reparta a los legisladores, de modo de entender bien los valores que allí se expresan, y para que pueda responder las preguntas formuladas.

SEÑOR NIETO (Andrés).- Hasta ahora se han manejado varios precios en cuanto al costo de las obras; todos son diferentes, pero todos están bien. Esto parece un contrasentido, pero no es así.

La obra se contrató en pesos uruguayos, que llamamos básicos porque son los que se explicitan en el contrato. Nosotros sabemos perfectamente cuánto costó esa obra en pesos uruguayos; esa información está en planillas excel, poco amigables, pero no hay ningún problema de compartirlas. A ello se le agrega lo que se llama la paramétrica, que es lo que efectivamente se paga, porque la obra se hace mucho tiempo después de que se cotiza. Entonces, lo que se paga a la empresa mes a mes es el básico más la paramétrica. Tenemos dos columnas; si tomamos el básico, el un monto en pesos es uno, y si tomamos la paramétrica, es otro.

Si, además, llevamos estos montos a otra moneda -en este caso, se lleva a dólares-, hay variaciones: unos dicen que equivale a 100; otros, a 112, y otros, a 137. Esto es un aparente contrasentido, pero todos tienen razón.

El otro elemento que no se ha manejado es el pago al BPS, que es un componente importante de la obra, y lo paga directamente el propietario, en este caso la ANP. En los valores que manejamos hablamos del costo de obra, pero no del BPS.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El BPS está incluido?

SEÑOR NIETO (Andrés).- Depende de qué cifra se tome: se incluye en la de US$ 127.000.000, y también en la de alrededor de US$ 130.000.000 que maneja el BID, que también incluye la paramétrica.

Hablando en términos porcentuales, si pensamos que cuando se firmó el contrato básico la obra costaba 100, la obra finalizada, cuando se recibió en febrero, costó 113. El 100 se transformó en 113 por la longitud mayor de pilotes, el problema de la arena y otros imprevistos que están perfectamente claros. A eso hay que sumar un 6% por esa extensión de 36 metros.

Es interesante comentar por qué se hizo esa extensión. A la vez que apasionante, es tan dinámico el mundo portuario que cuando empezamos a pensar en el muelle C hace diez años, los barcos más grandes que venían a Montevideo tenían algo más de 200 metros; cuando empezamos la obra, los barcos eran de poco más de 300 metros, por lo que decidimos hacer una ampliación de 36 metros para que el barco más grande pudiera amarrarse, pero igual nos quedamos cortos.

Como decía, todas las cifras están bien. Con la contadora Susana Sena tenemos una permanente discusión en cuanto a qué cotización del dólar debemos aplicar: si la de la fecha de apertura, la del último día del mes en que se ajustó la obra, la del día de la factura, la del día que efectivamente se hace el pago. Entonces, hay diferencias, que pueden o no ser menores: si en ese período el dólar salta $ 2 o $ 3, como ha pasado, influye en el cociente. Entonces, la buena noticia es que todas las cifras están bien.

Siguiendo el anterior razonamiento, lo que valía 100 costó 113, más el 6% de los 36 metros de extensión. Lo que ahora llamamos ampliación del muelle C -es cierto que se llamó muelle D, atraque 14, atraque 15, pero es la misma criatura con distinto nombre- va a costar 81% del 100% del contrato original.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- El monto original de la obra es de algo más de $ 1.403.863.000. Este es el valor básico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, el costo de la ampliación del muelle C es el 81% de $ 1.400.863.000.

SEÑOR NIETO (Andrés).- Es así. No supera el 100%, porque de hacerlo, incumpliríamos con el Tocaf y el Tribunal no lo habría aceptado.

En cuanto a los metrajes, la longitud original del muelle C, era de 333 metros. Posteriormente, se agregó una primera ampliación de 36 metros -lo que en principio se llamó viaducto, pero como quedó todo incorporado, ya no lo es-, por lo cual hoy hay 369 metros. La obra del llamado muelle D va a agregar 180 metros, con lo que el muelle C tendrá en total 559 metros.

Aclaro que estos 180 metros están supeditados a una simulación que hay que hacer para ver si maniobran los buques pesqueros para entrar a dársena y lo referido al muelle de Tsakos, pero la diferencia va a estar entre 5 y 8 metros.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Para hacer esos 36 metros de ampliación del muelle C se hizo una ampliación del contrato?

SEÑOR NIETO (Andrés).- Correcto. Se tramitó la ampliación por el procedimiento habitual, y fue auditado por el Tribunal de Cuentas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir que hay que sumar el 81% de ampliación del muelle D a los 36 metros.

SEÑOR NIETO (Andrés).- Es así; la ampliación total será exactamente el 87,5% de la base 100 del contrato original.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión necesita contar con el plan de obras quinquenal.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En la rendición de cuentas vamos a presentar el plan de obras.

SEÑOR TIERNO (Martín).- En el marco de los cien años de la Administración Nacional de Puertos, nos gustaría saber el estado económico y financiero de la institución al día de hoy, y cuál es la proyección o el pronóstico respecto a las oportunidades con la región.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Solo el hecho de que no sea un tema de discusión pública está poniendo de manifiesto las virtudes de este Directorio de la Administración Nacional de Puertos: sereno, seguro, trabajador y previsible.

Sugiero que el ingeniero Díaz dé un panorama general de la institución, sobre todo que estamos próximos a los días del centenario. Nos gustaría que al recibir este planteo, esta Comisión lo tome como un homenaje.

SEÑOR DÍAZ (Alberto).- La Comisión será invitada a los festejos de los cien años de la Administración Nacional de Puertos, que se desarrollará en la semana del 21 al 28 o 29 de julio. Tendremos festejos propios y una reunión de traspaso de mando en la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA. Para nosotros van a ser dos eventos muy importantes.

La situación de la empresa es sólida. Los ingresos se han producido como se había pronosticado en los últimos años. Tenemos una facturación del orden de los US$ 150.000.000 y estamos cumpliendo con las exigencias de Rentas Generales, el pago de impuestos y con la pauta de inversiones que se nos marcó. Tenemos un monto básico de inversiones previsto para el quinquenio, por lo cual estas obras se están

haciendo con fondos propios. Las obras que implican concesión no las estamos considerando como fondos propios ni como obra, pero tenemos algunas ideas de realizar mayor obra en base a la figura de la concesión.

El resultado del año fue bueno; hemos presentado el balance en fecha con resultado positivo.

SEÑOR TIERNO (Martín).- ¿Qué expectativa tiene la ANP con respecto a la región?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La expectativa es seguir trabajando y profundizando la incidencia del sistema portuario nacional en la región. No solo en las declaraciones y en los títulos, sino en la realidad hay una estrategia de pelear metro a metro, puerto a puerto, el fortalecimiento del sistema portuario nacional.

Hemos hecho un esfuerzo para dragar el puerto de Fray Bentos y aumentar su capacidad; si bien quedan algunos retoques, nos parece que va a mejorar. Ya ha mejorado el funcionamiento del puerto y todos tenemos que pelear para lograr condiciones de negocios que permitan seguir mejorando. La grúa está comprometida; creo que no falta mucho tiempo para instalarla, lo que podrá hacerse efectivo antes de que termine este año. Esto permitirá al puerto de Fray Bentos manejar contenedores en forma medida para que pueda dar otra opción de servicios. Así es que hemos trabajado con Paysandú.

La actividad ha crecido y hay obras en marcha. Recientemente se han inaugurado algunas inversiones privadas en Nueva Palmira y existen otras obras del sector privado que están en proceso; pero también hay inversiones previstas para desarrollar por parte de la Administración Nacional de Puertos en el área estatal. También hay un mejoramiento de los accesos y pensamos que antes de fin de año se estará abordando el tema para una solución definitiva.

Asimismo, tenemos expectativas de restablecer los servicios de transporte Ro- Ro en Juan Lacaze. Hemos incorporado a la Administración Nacional de Puertos la zona de La Paloma, con potencialidad para desarrollar actividad comercial, y uno de los objetivos es ver la forma de recimentar el muelle 2 de esa área, junto con la profundización del dragado.

Por otra parte, tenemos todo un abanico de obras en Montevideo que ya fueron mencionadas: el éxito no solo depende de realizarlas, sino también de hacerlas a tiempo. Esto nos va a dar cierta potencialidad de crecimiento.

Las condiciones en la región están dadas para seguir aumentando la carga paraguaya que pase por nuestros puertos, para que el puerto de Montevideo siga jugando ese papel de centro de distribución, de pívot del sector. Ahora está habilitándose la nueva modalidad, que recién señalaba, que es la complementación de las cargas de Nueva Palmira en Montevideo contando, además, con la presencia de Obrinel, que da una capacidad de almacenaje que antes no tenía el puerto de Montevideo, con una terminal especializada de granos. En definitiva, se están dando ciertas condiciones y las obras que están previstas son para aprovecharlas.

Queremos ser optimistas en el sentido de que a pesar de los avatares de la situación regional y mundial y de las peripecias de un sector que es muy competitivo -porque todos los demás también juegan en la disputa de esas porciones de carga-, tenemos una perspectiva que permite que la actividad portuaria siga significando para Uruguay un centro de la actividad económica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me alegro del tema de la grúa. Ahora bien, no sé si el ministro ha tenido alguna conversación -no es un tema directamente de su competencia- por el tema de la planta de silos -respecto al cual he recibido pocos comentarios-, y sobre si hay algo previsto en los accesos al puerto de Fray Bentos.

Por otra parte, en el día de ayer discutimos en el Parlamento la ley de competitividad y uno de los elementos principales que hoy enfrenta el país es cómo actuar ante cuestiones que son muy rígidas y una de ellas es el costo de los fletes. Días pasados me decían que el flete de una tonelada de soja de Young a Nueva Palmira cuesta US$ 32: cuando la soja vale US$ 600, se puede campear; ahora, con la soja a US$ 300, el costo del flete por tonelada representa el 10% de su valor total.

Por eso insisto en todo lo que podamos apurar el tema de sacar la mercadería por Fray Bentos: un contenedor de Claldy, de Young a Montevideo, cuesta US$ 900. Además, se está por inaugurar en setiembre la plantea de Alimentos Fray Bentos que exporta una leche en polvo especial a China y va a haber una cantidad importante de contenedores.

Este es simplemente un planteo; sé que se está haciendo mucho: todo lo más que se pueda hacer, mejor, sobre todo porque aquí es donde se le puede dar competitividad a muchos sectores en forma rápida.

Advierto que el ministro está de acuerdo conmigo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, pero el presidente habrá advertido que en la discusión sobre la competitividad, por alguna razón el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no está integrando ese grupo: no sé cuál es. Espero que en función de la sintonía que tenemos, los señores diputados reivindiquen nuestra participación para poder incidir.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo le agradezco, señor ministro, porque mi argumento en el día de ayer fue el que acabo de expresar: dónde hay que dar competitividad porque, además, no tenemos todo el tiempo del mundo. Entonces, es urgente dar competitividad donde podemos; hay otras cosas que no podemos hacer rápidamente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cuando salimos para aquí estábamos peleando por habilitar el tema del ferrocarril a Fray Bentos; vamos a dar unos días más para la fecha de presentación de ofertas. Otra buena noticia para el presidente es que eso está andando: hay un número importante de empresas interesadas que están trabajando en el proyecto.

Por lo tanto, entre los dos proyectos de recuperación del litoral, también vamos a tener la chance de contar en el futuro con la conexión ferroviaria, que es un adicional.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Estamos en la etapa de expresión de interés o de licitación?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ahora viene la cotización de ofertas. Creo que nos vamos a ir a fines de julio; la fecha prevista iba un poco más del 20 de junio, pero vamos a dar un mes más, en función de que varios interesados han pedido una prórroga, de manera que llegaremos a fines de julio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera plantear un tema que no tiene que ver con el del puerto, pero que sí se relaciona.

Nosotros recibimos la visita de los empresarios vinculados a Ferry Líneas, la firma que transporta camiones desde Colonia a Buenos Aires, quienes nos plantearon la problemática de que se había parado la empresa. Como no nos quedó claro si es un problema argentino, aprovechamos la oportunidad para fijar una reunión -que ya está gestionando el embajador Lescano- con la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados argentina donde, a su vez, vamos a aprovechar para conversar otros temas, entre otros -aunque parezca mentira- el de la empresa Uber. Quisiéramos saber si el ministro está en el tema y si nos puede aportar algunos elementos que nos ayuden en estas conversaciones.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo no sé si estoy en el tema, porque desconozco lo que ustedes coordinaron ni qué enfoque le van a dar a ese intercambio. Lo que puedo decir que la razón por la que se suspendieron esos servicios de Ferry Líneas en Colonia, no tiene que ver con la Administración Nacional de Puertos ni con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es más, nosotros tenemos una definición estratégica: que la carga se canalice por Juan Lacaze, y recién yo hice referencia a la posibilidad de reestablecer el Ro- Ro en esa localidad. Pero eso nunca fue motivo de que fuéramos a suspender lo que existía entre Colonia y Buenos Aires. Ahora, por razones de espacio y por la necesidad de fomentar el importante flujo de pasajeros y el gran movimiento turístico, debemos

administrar los espacios disponibles en Colonia, por lo que no podemos seguir promoviendo que todos vayan allí. Es por eso que promovemos a Juan Lacaze. Ahora bien, este servicio se suspendió por una decisión de la propia empresa Ferry Líneas. Nosotros recibimos la opinión, tanto del intendente de Colonia, como de algunos trabajadores vinculados a esta actividad en el Uruguay. También recibimos a las autoridades representantes de Ferry Líneas en nuestro país, quienes expresaron su expectativa en el sentido de que si se daban determinadas condiciones, ellos podían restablecer el servicio. Nosotros les dijimos que presentaran el tema como un restablecimiento del servicio que ya existía, para no meternos en esa discusión de si se daba o no se daba una nueva autorización. Ahora estamos a la espera; así que todo lo que ustedes logren, será bienvenido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, solo resta agradecer la presencia de nuestros invitados. Creo que esta ha sido una muy buena reunión.

Se levanta la reunión.